Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

419

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Miljardenverspilling om bruggen te «verbeteren»»* (ingezonden 15 september 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 oktober 2015)

Vraag 1
Kent u het bericht «Miljardenverspilling om bruggen te «verbeteren»»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is het waar dat de komende tien jaar ongeveer vijf miljard euro door gemeentelijke overheden wordt uitgegeven om bruggen en viaducten te vervangen? Zo nee, om welk bedrag gaat het dan wel?

Antwoord 2
Als Minister van Infrastructuur en Milieu ben ik niet verantwoordelijk voor de veiligheidsbeoordeling en vervanging van gemeentelijke bruggen en viaducten. Ik ben ook niet op de hoogte van de gemeentelijke vervangingsopgave van bruggen en viaducten en de financiële omvang daarvan.

Vraag 3
Hoe beoordeelt u de algemene stelling van de auteurs dat bruggen en viaducten die de komende jaren vervangen gaan worden, eigenlijk nog prima in orde zijn en vaak nog tientallen jaren mee kunnen?

Antwoord 3
In navolging van antwoord 2 heb ik geen beeld van de situatie bij gemeentelijke bruggen en viaducten (verder aangeduid als kunstwerken). In algemene zin wil ik stellen dat het niet de bedoeling kan zijn dat kunstwerken voortijdig worden vervangen. In het artikel gaat het vooral om de bij de beoordeling van bestaande kunstwerken in rekening te brengen verkeersbelasting.
Dit speelt uiteraard ook bij de kunstwerken in beheer van Rijkswaterstaat.

[1] Het Financieele Dagblad, 12 september 2015, p. 13.

ah-tk-20152016-419
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Het beleid is daar uitdrukkelijk gericht op het tijdig en niet voortijdig versterken of vervangen van kunstwerken. Dit gebeurt onder andere door goed de staat van de objecten in kaart te brengen en te monitoren en door de verkeersbelasting op de rijkswegen te meten. De vervangingsbehoefte of versterkingsbehoefte is immers afhankelijk van de actuele status van de kunstwerken gecombineerd met het (toekomstig) gebruik daarvan. Daarbij staat veiligheid voorop.

Vraag 4
Is het waar dat bij de implementatie van de Europese normen in Nederland de Moerdijkbrug model heeft gestaan voor hoe stevig een brug in Nederland moet zijn? Wat is de reden voor de keuze van slechts één norm (in plaats van een norm die rekening houdt met de hoeveelheid verkeer en het gewicht van vrachtwagens) bij de implementatie van de Europese normen?

Antwoord 4
Hoe stevig een brug moet zijn wordt bepaald door verschillende factoren zoals het veiligheidsniveau en combinaties van belastingen, waaronder de verkeersbelasting. Dit in samenhang met de resterende levensduur.
Het Bouwbesluit 2012 geeft hiervoor landelijke prestatievoorschriften en wijst daarbij de NEN 8700 aan als bepalingsmethode voor bestaande constructies zoals kunstwerken. De NEN 8700 kan voor bestaande constructies worden gezien als Nederlandse nationale bijlage bij de Eurocodes.
Het klopt dat de Moerdijkbrug, in de Nederlandse nationale bijlagen bij de Eurocodes, model heeft gestaan voor het bepalen van de basis verkeersbelasting voor bruggen. Aspecten daarin zijn de zwaarte en kans van voorkomen van individuele zware vrachtwagens en de intensiteit van het verkeer, die bepaalt hoe groot de kans is dat twee of meer zware vrachtwagens op een brug aanwezig zijn. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met factoren als lengte en breedte van de brug.
Zowel de Eurocodes als de nationale bijlagen, alsook de NEN 8700 geven echter de mogelijkheid om rekening te houden met een andere samenstelling van het verkeer en dus met een andere verkeersbelasting. Verder is het voor bestaande kunstwerken ook mogelijk om via verkeersbeperkende maatregelen (bebording) de maximale belasting op kunstwerken te beperken waardoor met een kleinere belasting rekening gehouden hoeft te worden.
Voor gemeentelijke kunstwerken zal de omvang en samenstelling van het vrachtverkeer anders zijn dan op het hoofdwegennet en meer locatieafhankelijk zijn, waardoor de diversiteit in de belasting dus groter zal zijn. Zoals aangegeven biedt de regelgeving de mogelijkheid om rekening te houden met een lagere belasting op basis van het werkelijk gebruik van de kunstwerken. Hiervoor zijn wel verkeersmetingen nodig. Mijn beeld is dat het verkrijgen van betrouwbare meetgegevens door de gemeenten als knelpunt wordt gezien. Daarover is al overleg georganiseerd tussen de betrokken partijen. Rijkswaterstaat participeert ook in dit overleg en brengt daarin zijn expertise in.

Vraag 5
Is het waar dat de 10.000 gemeentelijke bruggen en viaducten in principe net zo sterk moeten zijn als de Moerdijkbrug? Is hier naar uw mening nog sprake van een redelijk vereiste?

Antwoord 5
Naar mijn mening ligt dit genuanceerder. Zoals aangegeven kan met de werkelijke verkeerbelasting worden gerekend die veelal lager is dan de belasting van de Moerdijkbrug.

Vraag 6
Deelt u de mening dat het hier miljardenverspilling betreft? Zo ja, welke acties onderneemt u? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
Zoals reeds bij vraag 2 aangegeven, ben ik niet op de hoogte van de gemeentelijke vervangingsopgave van bruggen en viaducten en de financiële omvang daarvan. Zoals in antwoorden 4 en 5 aangegeven ligt de situatie met betrekking tot de regelgeving genuanceerder. Er mag rekening worden

gehouden met een andere samenstelling van het verkeer en dus met een andere verkeersbelasting. Er is reeds overleg gaande over hoe de werkelijke verkeersbelasting op kunstwerken nog beter kan worden bepaald.
Omdat de betreffende regelgeving (Bouwbesluit 2012) valt onder verantwoordelijkheid van de Minister voor Wonen en Rijksdienst heb ik de antwoorden met hem afgestemd.